Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9546**
19. Wahlperiode 17.04.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Claudia Müller, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/8828 –

Ursachen und Schlussfolgerungen aus dem Einbruch der Ostseeautobahn A 20 bei Tribsees

Vorbemerkung der Fragesteller

Zu den landschaftsökologischen Besonderheiten in Mecklenburg-Vorpommern gehören die Flusstalmoore. Im Herbst 2017, rund zwölf Jahre nach ihrem Bau durch ein solches Flusstalmoor, war die Autobahn 20 bei Tribsees (Landkreis Vorpommern-Rügen) zunächst abgesackt und schließlich in einem Teilstück vollständig weggebrochen. Bis Ende 2018 wurde bei Tribsees für ca. 58,4 Mio. Euro eine Behelfsbrücke errichtet. Mit der Freigabe der Brücke Ende 2018 können nun die Arbeiten für den eigentlichen Wiederaufbau des havarierten Abschnitts beginnen. Der weggesackte Damm soll in den kommenden Jahren durch eine konventionelle Brücke ersetzt werden (Baukosten des Ersatzneubaus: ca. 100 Mio. Euro). Sobald sie fertig ist, übernimmt sie den Verkehr von der Behelfsbrücke, an deren Stelle dann die Richtungsfahrbahn nach Stettin neu aufgebaut werden soll (vgl. www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/A20-Loch-Behelfsbruecke-wird-heute-freigegeben,tribsees188.html).

Bis zum 20. September 2018, also circa ein Jahr nach dem Wegbrechen der A 20 im Bereich Tribsees, lag der Bundesregierung noch immer kein abschließender Bericht zu den Ursachen der Absackung der Autobahn 20 bei Tribsees vor (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 135 auf Bundestagsdrucksache 19/4421).

1. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung bisher zu den Ursachen der Absackung der Autobahn 20 bei Tribsees vor?

2. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung ihren abschließenden Bericht zu den Ursachen der Absackung der Autobahn 20 bei Tribsees noch nicht vorgelegt, wann wird die Bundesregierung den entsprechenden Bericht dem Deutschen Bundestag vorlegen, und plant die Bundesregierung, den Bericht vollständig zu veröffentlichen, und wenn ja, für wann ist die Veröffentlichung geplant?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 15. April 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Durch welche externen Berater, Experten und Gutachter wurde und wird die Bundesregierung bei der Erstellung des Abschlussberichtes zu den Ursachen der Absackung der Autobahn 20 bei Tribsees unterstützt?

   Wann und in welchem Verfahren wurden die entsprechenden Akteure jeweils beauftragt, und welchen Umfang haben die Beratungs- und Unterstützungsleistungen (bitte alle beauftragten externen Berater, Experten, Institute und Gutachter auflisten und Art der Beratungsleistung, Art der Ausschreibung, Datum der Beauftragung, bisher erbrachte Leistungen, zeitlichen Umfang und Vergütung differenziert darstellen)?

7. Hat die Bundesregierung die Anwendung „kreative[r] Lösungen und technische[r] Innovationen im Autobahnbau“ (vgl. Deges-Broschüre aus dem Jahr 2009 mit gleichen Titel, u. a. S. 9), wie den erstmaligen Einsatz von „Trockenmörtelsäulen System CSV […] in extrem weichen Böden“, als eine der Ursachen für die Absenkung der A 20 durch unabhängige Gutachter prüfen lassen, und wenn ja, wann, in welchem Umfang, durch wen, und mit welchen Ergebnissen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 3 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der geotechnischen Beurteilung des Schadensfalls A 20 zur „Ermittlung möglicher Ursachen und Ableitung von Empfehlungen für den Straßenbau auf wenig tragfähigem Baugrund“ wurde unter Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) das Institut für Bauingenieurwesen, Fachgebiet Grundbau, Bodenmechanik der TU Berlin im November 2018 im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens ohne Teilnahmewettbewerb beauftragt. Im Auftragsumfang ist auch die Untersuchung des Trockenmörtelsäulen-Systems enthalten. Die Auftragssumme beträgt 129 591 Euro.

Für die Erstellung des Gutachtens sind noch umfangreiche Untersuchungen erforderlich, die auch die Gewinnung von Materialproben vor Ort einschließen. Auf Grundlage der derzeitigen Ablaufplanung sollen die Untersuchungen Ende dieses Jahres abgeschlossen sein und der Abschlussbericht im Frühjahr 2020 vorliegen.

4. Welche Gutachten, Studien und Untersuchungen hat die Bundesregierung seit 2014 im Zusammenhang mit dem Absacken der Autobahn 20 bei welchen Auftragnehmern in welchem Umfang in Auftrag gegeben (bitte Monat und Jahr der Beauftragung benennen)?

Es wurden die folgenden Untersuchungen durchgeführt:

Juli 2017: Aufschluss des Baugrundes vor dem Bestandsbauwerk Trebeltalbrücke (Westseite, Richtungsfahrbahn Lübeck auf knapp 20 m Länge und 2 m Breite bis an den Dammfuß), Fa. Koch,

Juli 2017: Bewertung der Aufschlussergebnisse durch Ingenieurbüro Hofmann

Oktober 2017: Weitere Baugrunderkundungen durch Fa. Vormann + Partner

Februar 2018: Auswertung durch das Ingenieurbüro Hofmann.

5. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung zu den von ihr n Auftrag gegebenen Studien o. Ä. jeweils vor, seit wann liegen die Ergebnisse der Bundesregierung vor (bitte Monat und Jahr benennen), und wann rechnet die Bundesregierung mit der Vorlage von Ergebnissen der noch nicht abgeschlossenen Projekte (bitte Monat und Jahr benennen)?

13. Welche konkreten Erkenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf die Ursachen für das Absacken der A 20 aus den vorliegenden Gutachten bisher gezogen, und wie lässt sie diese Erkenntnisse in Planung und Bau vergleichbarer Bauwerke einfließen?

Die Fragen 5 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine vollständige Ermittlung möglicher Ursachen sowie die Ableitung von Empfehlungen für den Straßenbau auf wenig tragfähigem Baugrund sowie für die zukünftige Planung und den Bau vergleichbarer Bauwerke können nur unter Berücksichtigung aller zu ermittelnden technischen Randbedingungen erfolgen. Die laufende Begutachtung ist noch nicht abgeschlossen, so dass bisher noch keine Ergebnisse vorliegen.

6. Hat die Bundesregierung die Verlegung der Trebel auf einer Länge von 360 Meter, sodass – als eine bauvorbereitende Maßnahme – eine fast rechtwinklige Kreuzung mit der A 20 ermöglicht wurde (vgl. Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, S. 39), als eine der Ursachen für die Absenkung der A 20 durch unabhängige Gutachter prüfen lassen, und wenn ja, wann, in welchem Umfang, durch wen, und mit welchen Ergebnissen, und wenn nein, warum nicht?

Die Trebel wurde im engen Raum des Trebeltals verlegt. Der gesamte Bereich der Trebelniederung ist geologisch durch immer wiederkehrende Flusslaufverlagerung gekennzeichnet. Somit sind die nicht tragfähigen Schichten relativ gleich in ihren Stärken. Daher ist nicht davon auszugehen, dass die Flusslaufverlagerung im Zusammenhang mit dem Grundbruch steht.

8. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung trotz der erstmaligen Erprobung von „Trockenmörtelsäulen System CSV […] in extrem weichen Böden“ (vgl. Deges-Broschüre aus dem Jahr 2009, S. 9) darauf verzichtet, eine deutlich längere Gewährleistungsfrist als nach ZTV-ING (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten) zu vereinbaren?

Verjährungsfristen für Mängelansprüche werden gemäß § 13 Absatz 4 VOB/B festgelegt. Vor dem Hintergrund der damaligen Erkenntnisse gab es keinen Grund, von diesen Regelfristen abzuweichen.

9. Hat die Bundesregierung die Sonderbauweise der A 20 im Bereich Tribsees nach dem Regelwerk für den Bundesfernstraßenbau genehmigt, und wenn ja, wann, und in welchem Umfang?

Einer gesonderten Genehmigung der Bauweise bedurfte es nicht.

10. Hat die Bundesregierung aufgrund der Sonderbauweise nach baurechtlichen Vorschriften, die auch für den Bundesfernstraßenbau gelten, für die konkrete Bauweise der A 20 im Bereich Tribsees eine Zustimmung im Einzelfall (ZiE) erteilt, und wenn ja, und wann, in welchem Umfang, und mit welchen Auflagen, und wenn nein, warum nicht?

Eine Zustimmung im Einzelfall war nicht erforderlich.

11. Welche (Baugrund-)Gutachten mit Fokus auf die Fragen der Stabilisierung des Bauwerks bzw. der Fahrstrecke im Moorgebiet und Gutachten zur Erkundung des Baugrunds wurden bei der Planung der A 20 zu welchen Zeitpunkten bei welchen Auftragnehmern in Auftrag gegeben, und welchen Prüfungsumfang hatten die Gutachten?

12. Zu welchen Ergebnissen kamen die Gutachter jeweils, und welche Kosten sind für die Gutachten jeweils entstanden (bitte alle in Auftrag gegebenen Gutachten entsprechend Prüfumfang, Ergebnissen, zeitlicher Dauer, Beauftragungszeitpunkt, Auftragnehmer und Kosten detailliert darstellen)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Vorfeld dieser Maßnahme wurden zur Erkundung des Baugrundes zahlreiche Aufschlüsse ab 1999 durchgeführt und durch mehrere Ingenieurbüros Baugrundgutachten erarbeitet. Im Trebeltal wurde aus Gründen des Umweltschutzes und wegen hydrodynamischer Aspekte für die Dämme und Ingenieurbauwerke eine Gründung auf pfahlartigen Tragelementen empfohlen.

14. Inwiefern hat die Bundesregierung untersuchen lassen, ob im Bundesfernstraßennetz ähnliche Rahmenbedingungen – insbesondere in Bezug auf den Untergrund – wie bei der A 20 im Bereich Tribsees vorliegen, und wenn ja, an welchen Abschnitten, und in welchem Umfang sind vergleichbare Rahmenbedingungen gegeben oder durch Untersuchungen festgestellt worden?

19. Bei welchen Bauprojekten für Bundesfernstraßen wurden zwischen 1999 und 2018 das sogenannte Coplan Stabilisierungsverfahren (CSV-Verfahren) in welchem Umfang eingesetzt, hat die Bundesregierung mittel- und/oder langfristige Studien zur Wirksamkeit des Verfahrens in Auftrag gegeben, und wenn ja, wann, in welchem Umfang (Zeit und Kosten), wer hat sie ausgeführt, und welche Erfahrungen bzw. Erkenntnisse liegen der Bundesregierung anhand der Gutachten und/oder anhand der regelmäßigen Bauwerksprüfungen zur langfristigen Stabilität der entsprechenden Bauwerke jeweils vor?

Die Fragen 14 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen folgende Angaben zu weiteren Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen vor, bei denen CSV-Säulen als Gründungselemente in organischen Böden eingesetzt wurden:

Straße	Ort
B 299	Neumarkt/St. Veit
B 20	Ganacker
A 94	Forstinning-Pastetten

Auffälligkeiten hinsichtlich einer Gefährdung der langfristigen Stabilität wurden von den zuständigen Straßenbaudienststellen nicht beobachtet. Zusätzlich zu dem bisher zur A 20 beauftragten Gutachten sind derzeit keine weiteren Studien in Auftrag gegeben, da es sich bei Gründungskonzepten immer um Einzelfallbetrachtungen handelt.

15. Welche Mängel, Fehler und/oder Ungenauigkeiten bei Planung und Bau der A 20 hat die Bundesregierung seit 2014 festgestellt (bitte für alle Mängel, Fehler und/oder Ungenauigkeiten seit 2014 detailliert darstellen, wann die Bundesregierung die entsprechenden Fehler o. Ä. festgestellt hat, und welcher Fehler/Mangel o. Ä. durch wen konkret festgestellt wurde)?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen untersucht derzeit die Ursachen des Schadenfalls. Eine belastbare Aussage über die Grundbruchursache ist erst nach Vorlage des abschließenden Berichtes möglich.

16. Wann und aus welchen Gründen wurden vor Oktober 2017 welche Dammstabilisierungen an welchen Bereichen der A 20 durchgeführt, wer führte die Dammstabilisierungsmaßnahmen durch, und welche Kosten sind hierfür jeweils und insgesamt entstanden (bitte Monat und Jahr der Beauftragung und Monat und Jahr der Durchführung der Dammstabilisierungsmaßnahmen darstellen und die jeweiligen Gründe detailliert erläutern)?

Zu diesem Zeitpunkt bestand kein Anlass, Dammstabilisierungsmaßnahmen durchzuführen.

17. Auf welchen Teilbereichen der A 20 (bitte mit Kilometerangabe exakt benennen) kam es 2006, 2010 und 2014 zu Setzungen am Bau, die mittels Deckenerneuerungen mit Profilausgleich ausgeglichen wurden (vgl. Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/7544), welche Unternehmen haben die Maßnahmen ausgeführt, und welche Kosten sind für diese Ausgleichsmaßnahmen entstanden?

Nachfolgende Angaben beziehen sich auf die Erneuerungen in der Asphaltschicht. Hierbei handelt es sich um kleinere Instandsetzungsmaßnahmen, die im Bauprogramm des Landes pauschal geplant werden und nicht einzeln ausgewiesen sind. Die Kosten für Maßnahmen zur Beseitigung punktueller Schadstellen (Setzungen) liegen i. d. R. unter 10 000 Euro.

Jahr	Betriebskilometer
2006	167,400
2010	167,170
2010	167,230
2014	167,670
2014	168,000
2014	168,540

18. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung trotz der 2006, 2010 und 2014 auftretenden Setzungen am Bau keine Studien bzw. Gutachten bzw. Untersuchungen zur Stabilität des Bauwerks auf dem Mooruntergrund in Auftrag gegeben?

Die Setzungen erfolgten über einen langen Zeitraum, wie dies bei Straßen auf wenig tragfähigem Untergrund insbesondere in Nord- und Nordostdeutschland oft zu beachten ist. Bei Betrachtung der örtlichen Situation ist davon ausgegangen worden, dass die vorhandene Gründungsvariante den erforderlichen Belastungen standhalten wird.

20. Plant die Bundesregierung, die Baugrundgutachten zur A 20 bei Tribsees, die Ergebnisse der Probebelastungen, die bodenmechanischen und hydromechanischen Laborergebnisse, die Herstellungsprotokolle der pfahlartigen Tragelemente sowie die Ergebnisse von Integritätsprüfungen zu veröffentlichen, und wenn ja, wann, in welcher Form, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?

Eine Veröffentlichung solcher technischer Dokumente ist, wie bei anderen Bauvorhaben auch, nicht vorgesehen.

21. Welche Genehmigungsbehörden des Bundes, welche weiteren Genehmigungsbehörden, welche externen und unabhängigen Prüfingenieure haben die Maßnahmen zur Qualitätssicherung vor Beginn, während und nach der Ausführungsplanung in welchem Umfang und über welche Zeiträume hinweg begleitet (vgl. Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/7544)?

Der Vergabevorschlag der DEGES wurde über das damalige Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgelegt und die Zustimmung zur Vergabe erteilt.

Bauvorbereitend sowie -begleitend wurde die Baumaßnahme seitens der DEGES, von der Bauoberleitung/Bauüberwachung, Büro Professor Bechert und Partner, dem Prüfingenieur Dipl.-Ing. W. Wurm (statische Bemessung) und dem Büro A. Hofmann (Baugrund) betreut. An den regelmäßigen Bauberatungen vor Ort nahmen u. a. Vertreter des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr teil.

22. Wie oft wurden seit 2017 welche Abschnitte der A 20 auf mögliche Stabilitätsprobleme durch welche Behörden, Gutachter und Prüfingenieure untersucht, welche Methoden der Prüfung wurden hierbei angewandt, welche Erkenntnisse für die Stabilität aller Abschnitte der A 20 wurden hierbei gewonnen und geht die Bundesregierung auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse der Überprüfungen davon aus, dass auch andere Abschnitte der A 20 stabilisiert bzw. saniert werden müssen, und wenn ja, welche Abschnitte (bitte kilometergenau benennen), in welchem Umfang, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für entsprechende Maßnahmen?

Nach dem Grundbruch wurden zwei Bereiche der A 20, die leichte Setzungserscheinungen aufwiesen, mittels Bohraufschlüssen untersucht.

Km 2,700	beidseitig	Bereich Neubrandenburg
Km 140,500	Richtungsfahrbahn Stettin	Bereich Speckmoor

Durch die extreme Hitze im Jahre 2018 verloren die untenliegenden Torfschichten Wasser und gaben auf Grund des Dammgewichtes nach. Beide Bereiche stehen weiter unter Beobachtung. Art und Umfang der ggf. notwendigen Sanierungsarbeiten bleiben den Ergebnissen der weiteren Beobachtungen vorbehalten.

23. Wie viele Gründungs- bzw. Bohrpfähle (mit welcher Länge und welchem Durchmesser) wurden mittels welcher Technik und mit welchem Verfahren für die Behelfsbrücke der A 20 bei Tribsees errichtet, wie viele Bohrpfähle sollen mittels welcher Technik und mit welchem Verfahren in welchen weiteren Abschnitten der A 20 (bitte kilometergenau angeben) neu errichtet bzw. gegründet werden, um das Bauwerk zu stabilisieren, und welche Kosten sind hierfür veranschlagt?

Es wurden 301 Großbohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,20 m und einer Länge von 24 m für die Behelfsbrücke errichtet. Diese vorhandenen Gründungspfähle wurden mittels Großbohrgeräten in den Untergrund eingebracht. Die Kosten für die 301 Bohrpfähle beliefen sich auf 27 Mio. Euro. Weitere Bohrpfähle in anderen Abschnitten der A 20 sind nicht vorgesehen.

24. Wie lange (bitte konkrete Angabe in Jahren) wird die Konstruktion der Gründungspfähle, die für die Behelfsbrücke der A 20 bei Tribsees eingesetzt wurden, nach den Erkenntnissen der Bundesregierung halten und die Stabilität der A-20-Bauwerke sicherstellen (vgl. „Die Konstruktion der Gründungspfähle soll den Angaben zufolge länger als 20 Jahre halten." www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Baustart-fuer-die-A-20-Behelfsbruecke-,tribsees112.html)?

25. Welche wissenschaftlichen Begleitstudien hat die Bundesregierung im Zuge der Errichtung und der mittelfristigen Nutzung sowie Stabilität der Behelfsbrücke auf der A 20 bei Tribsees bei welchen Instituten und/oder externen Gutachtern in Auftrag gegeben (bitte Zeitpunkt der Beauftragung sowie Inhalt, Dauer und Kosten auflisten), und inwiefern begleitet die Bundesregierung die Nutzung und Stabilität der Behelfsbrücke mit eigenen wissenschaftlichen Studien (bitte Art und Umfang der eigenen wissenschaftlichen Begleituntersuchungen detailliert auflisten)?

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Stabilität der Behelfsbrücke auf der A 20 bei Tribsees, und auf welchen Messungen und wissenschaftlichen Begleitstudien fußt ihre Einschätzung?

Die Frage 24 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gründung der Behelfsbrücke ist statisch entsprechend dem aktuellen Regelwerk für ein derartiges Ingenieurbauwerk bemessen. Die theoretische Nutzungsdauer ist auf 110 Jahre ausgelegt.

27. In welchen zeitlichen Abständen werden an der Behelfsbrücke auf der A 20 bei Tribsees bodenmechanische und hydromechanische Messungen sowie Integritäts- und Stabilitätsprüfungen bzw. -messungen durch welche Akteure und/oder Behörden durchgeführt, wie viele entsprechende Messungen wurden bisher durchgeführt (bitte alle Messungstermine auflisten), welche Erkenntnisse in Bezug auf die Stabilität der errichteten Behelfskonstruktionen lassen sich aus den Messungen ableiten, und inwiefern kam es seit Fertigstellung der Behelfskonstruktionen zu Anhebungen oder Setzungen (bitte alle festgestellten Anhebungen oder Setzungen detailliert mit Angabe des Messzeitpunkts und einer Angabe in Millimetern auflisten)?

Der Baugrund wurde nach dem Grundbruch nochmals untersucht. Das gewählte Tragsystem (Großbohrpfähle) wurde in einer Tiefe gegründet, die die notwendige Tragfähigkeit für das Bauwerk und die Verkehrslasten aufweist. Während der Bohrpfahlherstellung wurde ein strenges Qualitätsmanagement durchgeführt und nach Fertigstellung der Bohrpfähle jeder Pfahl geprüft.

Seit der Inbetriebnahme der Behelfsbrücke wurden drei Setzungsmessungen (6./7. Dezember 2018, 29. Januar 2019 und 25. Februar 2019) durchgeführt. Dabei wurden keine Auffälligkeiten gegenüber den prognostizierten Setzungen festgestellt. Die nächste Messung ist für Juni 2019 geplant.

28. Wie hoch sind die monatlichen Mietkosten für die Behelfsbrücke der A 20 bei Tribsees, und für welche Dauer wurde ein Mietvertrag geschlossen?

Der Mietvertrag ist bis zum Juni 2020 mit einer monatlichen Miete von 136 850 Euro (brutto) geschlossen.

29. Wie hat sich die Verkehrsbelastung (bitte in Kfz/24 Stunden und in Lkw/24 Stunden angeben) auf der A 20 im Abschnitt Tribsees seit Eröffnung bzw. Freigabe der Behelfsbrücke monatlich entwickelt (bitte konkrete Messstellen und Messzeitpunkte angeben und Kfz- sowie Schwerlastverkehrsanteile differenziert darstellen)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

30. Wie hat sich die Verkehrsbelastung (bitte in Kfz/24 Stunden und in Lkw/24 Stunden angeben) auf der A 20 im Abschnitt Tribsees zwischen 2010 und 2017 entwickelt (bitte konkrete Messstellen und Messzeitpunkte angeben, bitte jahresscheibengenau angeben und Kfz- sowie Schwerlastverkehrsanteile differenziert darstellen)?

31. Wie viele Kfz und Lkw mussten seit Sperrung der A 20 im Bereich Tribsees über welche Ausweichstrecken monatlich umgeleitet werden?

35. Welche Mauteinnahmen durch die Lkw-Maut sind dem Bund durch die Sperrung der A 20 seit 2017 monatlich und insgesamt entgangen?

Die Fragen 30, 31 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Verkehrsentwicklung der A 20 liegen die Ergebnisse der alle fünf Jahre durchgeführten Straßenverkehrszählung (SVZ) für die Jahre 2010 und 2015 für die Zählstelle Nummer 0032 (Blattnummer TK 25: 1942) vor:

SVZ 2010
16 935 Kfz/24 (DTV) mit einem Schwerverkehrsanteil von 7,5 Prozent (1 263 Kfz/24h)

SVZ 2015
17 906 Kfz/24 (DTV) mit einem Schwerverkehrsanteil von 8,2 Prozent (1 469 Kfz/24h).

Seit der Sperrung der A 20 mussten Fahrzeuge in der vorgenannten Größenordnung der Straßenverkehrszählung 2015 über die Behelfsausfahrt bei Langsdorf zur AS 21 (Tribsees) bzw. über die L19 und L23 über Böhlendorf zur AS 20 (Bad Sülze) umgeleitet werden, oder haben den Bereich auf anderen Routen weiträumig umfahren. Die Höhe entgangener Mauteinnahmen kann nicht beziffert werden, da nicht beurteilt werden kann, ob und in welchem Umfang bei der Umfahrung der Sperrung das mautpflichtige Streckennetz genutzt wurde.

32. Welche Maßnahmen zum Immissionsschutz und zur Verkehrssicherheit hat die Bundesregierung ergriffen, um die Folgen der Ausweichverkehre für die Menschen in der Region zu reduzieren?

Zur Reduzierung der Beeinträchtigungen in den betroffenen Ortslagen Langsdorf und Böhlendorf werden durch das Land Mecklenburg-Vorpommern Tempolimits (30 km/h), Einbahnstraßenregelungen, ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sowie verstärkte Kontrollen durch die Polizei vorgenommen.

33. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der gesamte volkswirtschaftliche Schaden, der durch das Absacken der A 20 bei Tribsees, die Sperrung der Autobahn, die Ausweichverkehre und ihre Folgen für Mensch und Umwelt sowie für die Pendler-, Wirtschafts- und Reiseverkehre entstanden ist?

34. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der wirtschaftliche Schaden, der dem Bund durch das Absacken der A 20 bei Tribsees und die Sperrung der Autobahn entstanden ist?

Die Fragen 33 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der volkswirtschaftliche sowie wirtschaftliche Schaden lassen sich belastbar nur durch ein umfassendes Gutachten ermitteln. Der Bundesregierung liegen hier keine eigenen Erkenntnisse vor.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333